

序 章 計画策定の目的と方法

1 計画策定の背景と目的

近年、少子高齢化や過疎化の進行、また、マイカー等の普及によるモータリゼーションの進展等により、公共交通機関の利用者数は年々減少しており、川崎町においても例外ではありません。特に既存の交通機関の廃止等による交通空白地域の増加や厳しい財政状況の下、地域の公共交通を巡る環境は極めて厳しい状況にあります。

しかしながら、高齢者、障がい者、高校通学など、他に移動手段をもたない人にとって地域内の公共交通手段への需要は決してなくなるものではなく、今後の高齢化社会の到来、生活圏の拡大、環境問題への配慮など、町民生活における様々な視点から、社会の要請に応え、地域公共交通の充実、運行体系の再編整備と維持確保を図っていく必要があります。また、平成24年度には、町内の小学校4校が閉校になることから、児童の移動手段の確保のためのスクールバスについても検討する必要があります。

これらの社会情勢の変化と町民ニーズに的確かつスピーディーに対応するため、地域の公共交通を担う交通事業者、交通関係機関や行政が、相互に連携、協力しながら、公平で利便性が高く、効率的で安全・安心な運行を同時に図るという共有理念に立ち、新たな公共交通体系ネットワークの構築を進めることが必要となっています。

このようなことから、町民生活の交通手段を確保するとともに、地域内交流の促進に伴う地域の活性化を図ることを目的に、川崎町全域を対象とした、新しい「地域公共交通総合連携計画」の策定を行うものです。

○地域公共交通総合連携計画とは

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「川崎町地域公共交通会議」が中心となって、これからの川崎町の公共交通の活性化・再生のための地域における主体的な取り組み及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進する方針・方策を示すものです。

○交通空白地域とは

- ・公共交通を利用できない、又は利用しにくい地域をいいます。

2 計画の位置づけ

川崎町は、これからのまちづくりに係る計画として「第5次川崎町長期総合計画」を策定しており、基本計画における「道路・交通体系の整備」の中で、「公共交通体系の維持」が方向づけられています。

【公共交通体系の維持の基本方針】

- 既存路線の維持
- 町民バスの運行充実
- 新たな公共交通体系の確立

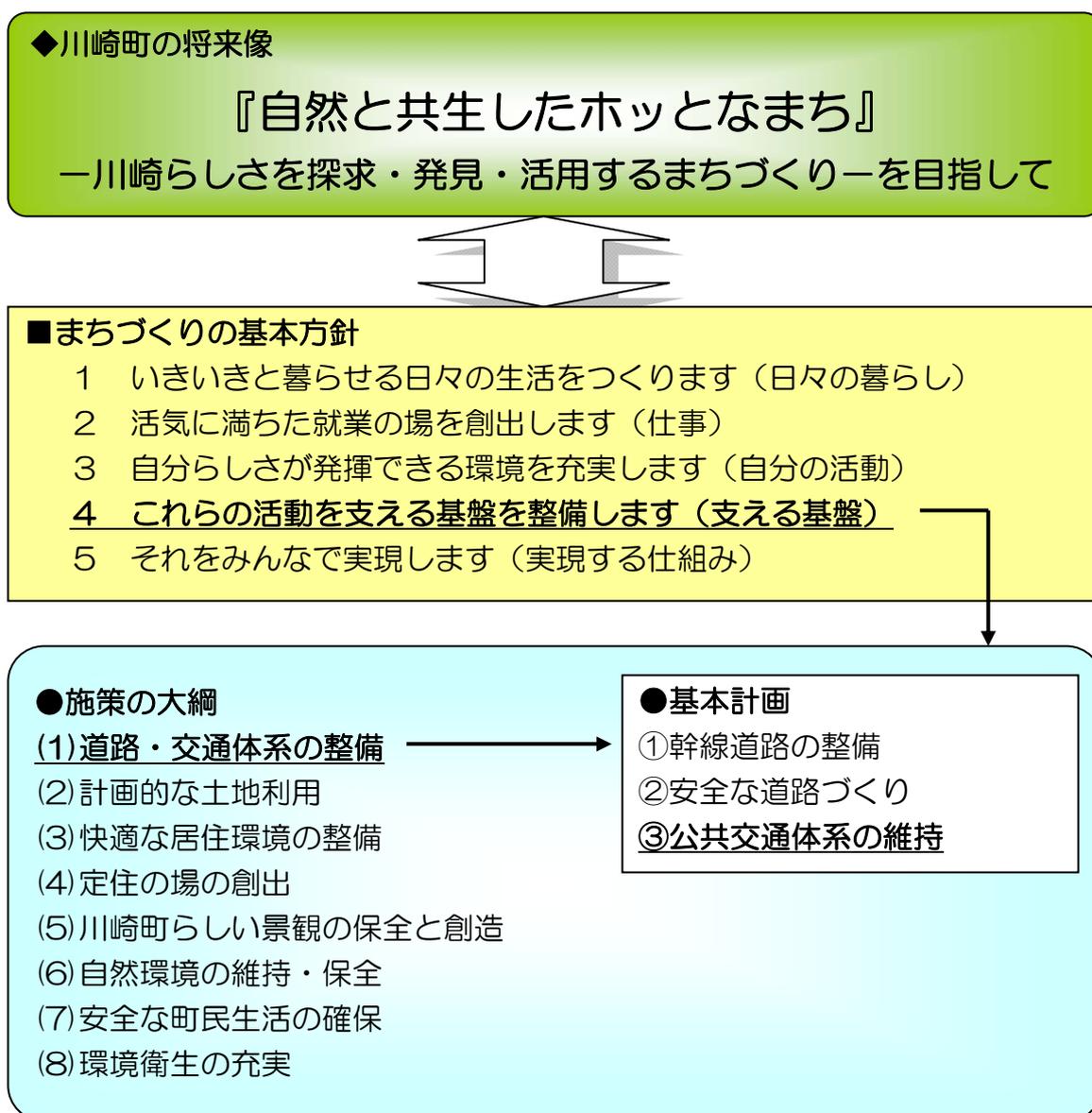


図 川崎町地域公共交通総合連携計画の位置づけ

第1章 川崎町の概況と公共交通の現状

1 川崎町の概況

(1) 位置・地勢

川崎町は、宮城県の南部、蔵王山麓に位置し、丘陵と盆地からなります。政令指定都市の仙台市、山形市に隣接し、県による地域圏では仙南圏に含まれています。

町の中央には、山形自動車道が東西に横断し、国道286号と国道457号の交差する町役場周辺に平野部が広がり、周辺は丘陵・山間部となっています。



図 川崎町の位置

(2) 人口・世帯

川崎町の総人口は、平成22年国勢調査で見ると、9,978人であり、近年減少傾向にあります。世帯数は2,887世帯で、平成17年以降やや減少しています。

年齢構成別には、15歳未満の年少人口が11.2%（宮城県13.1%）、65歳以上の老年人口が29.1%（宮城県22.2%）であり、年少人口の減少と老年人口の増加傾向が見られます。

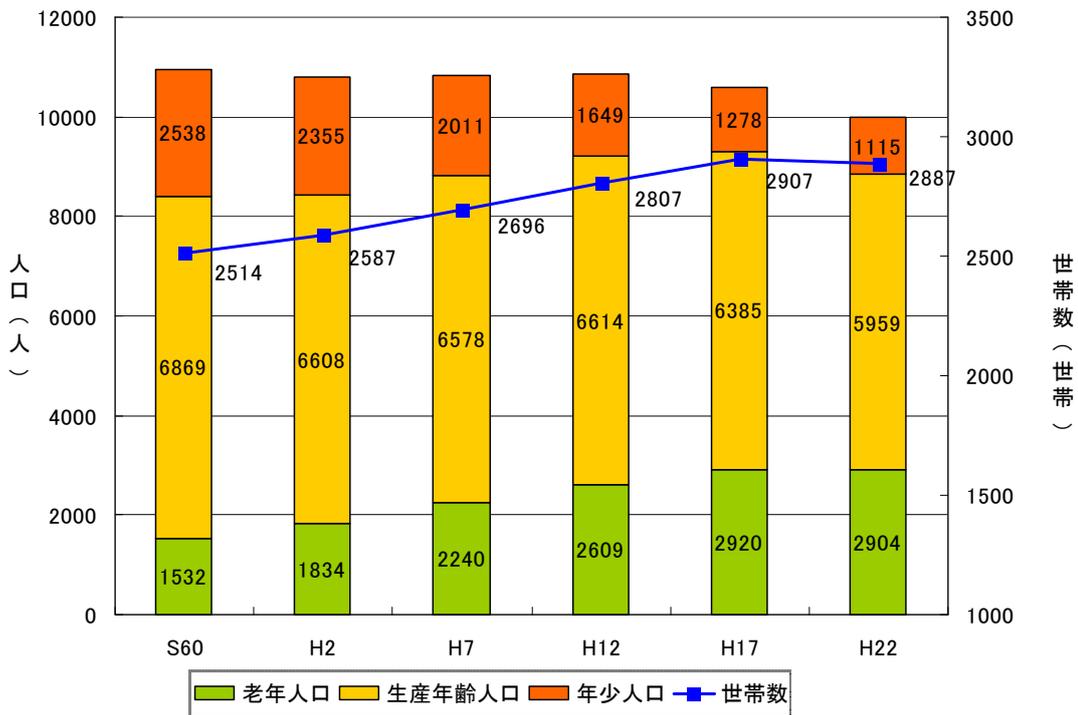


図 人口・世帯数の推移 (資料：国勢調査)

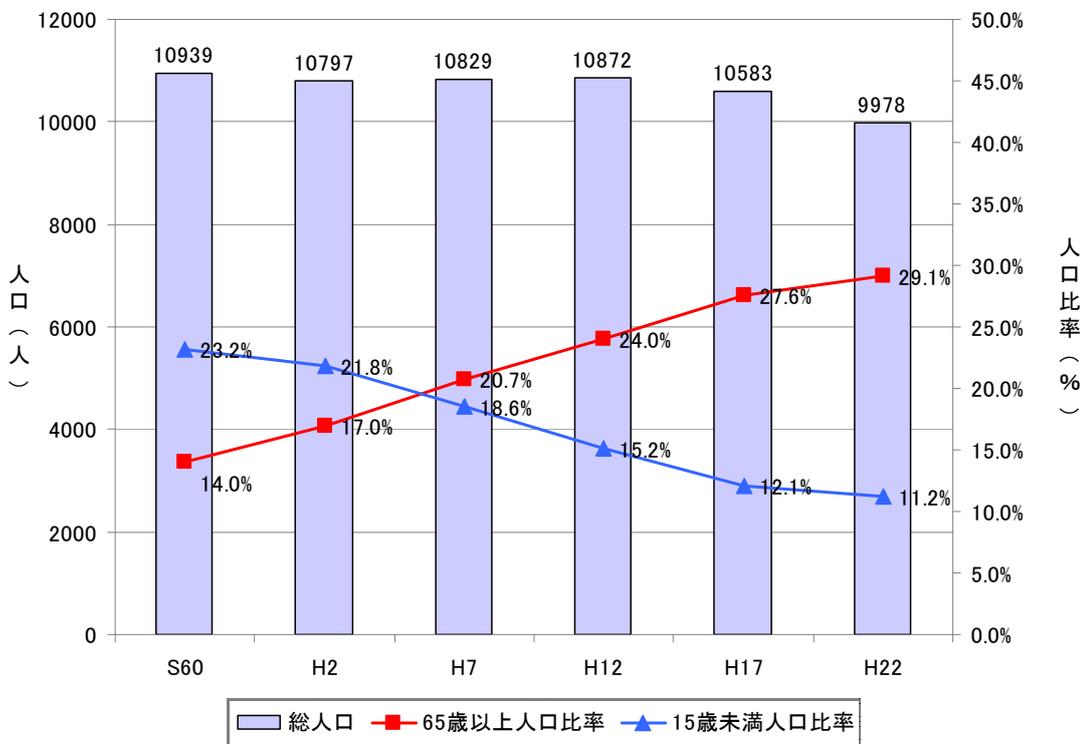


図 年少人口・老年人口率の推移 (資料：国勢調査)

行政区別には、町役場周辺の裏丁・川内一（川内北川含む）・本荒町・中新町のほか、支倉台に人口が分布しています。

近年10カ年の人口動向では、支倉台を除き、各行政区とも横ばいないし減少の傾向が見られます。

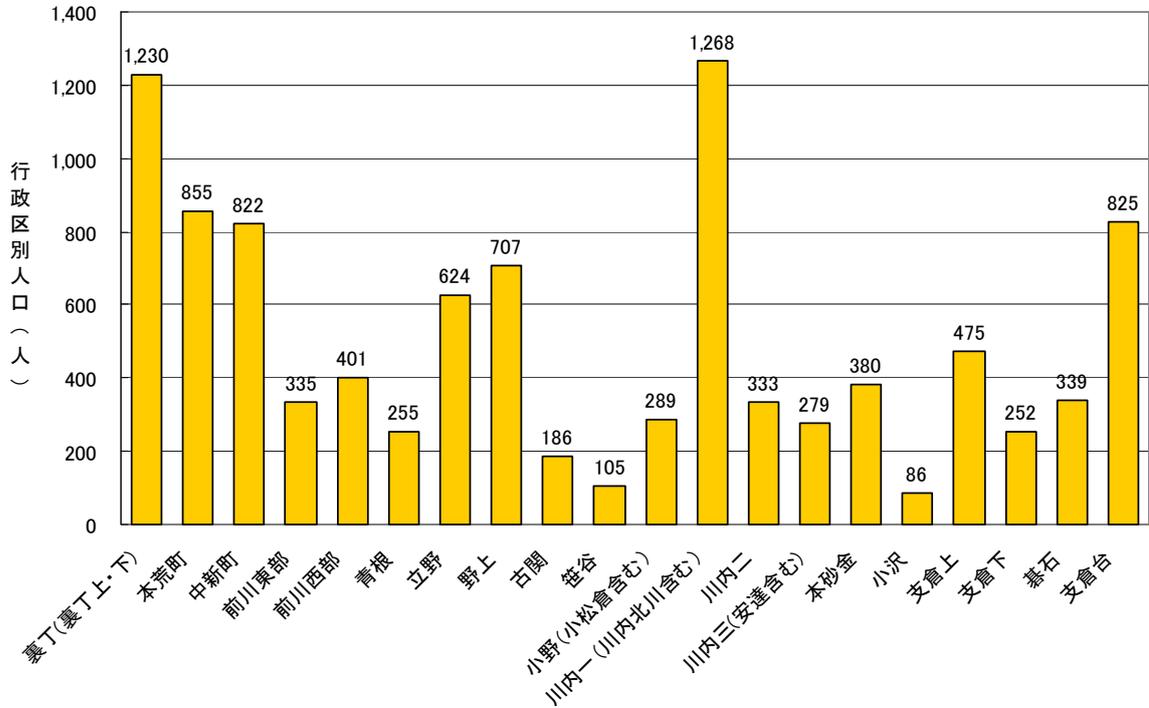


図 行政区別人口(資料:川崎町)

H13~H23人口伸び率



図 行政区別人口の伸び率(資料:川崎町)

近年10カ年の世帯数の動向では、川内2、古関及び中新町で減少傾向が見られます。

また、行政区別の老年人口率では、丘陵及び山間部で高い老年人口率となっています。

H13～H23世帯数伸び率



図 行政区別世帯の伸び率（資料：川崎町）

H23老年人口率



図 行政区別の老年人口率（資料：川崎町）

(3) 通勤・通学流動

国勢調査（平成17年）における通勤・通学者数をみると、町内に5,783人の就業・就学者が在住し、そのうち約6割の方が町内に就業・就学しています。

町外から町内に就業・就学している方は1,087人となっています。

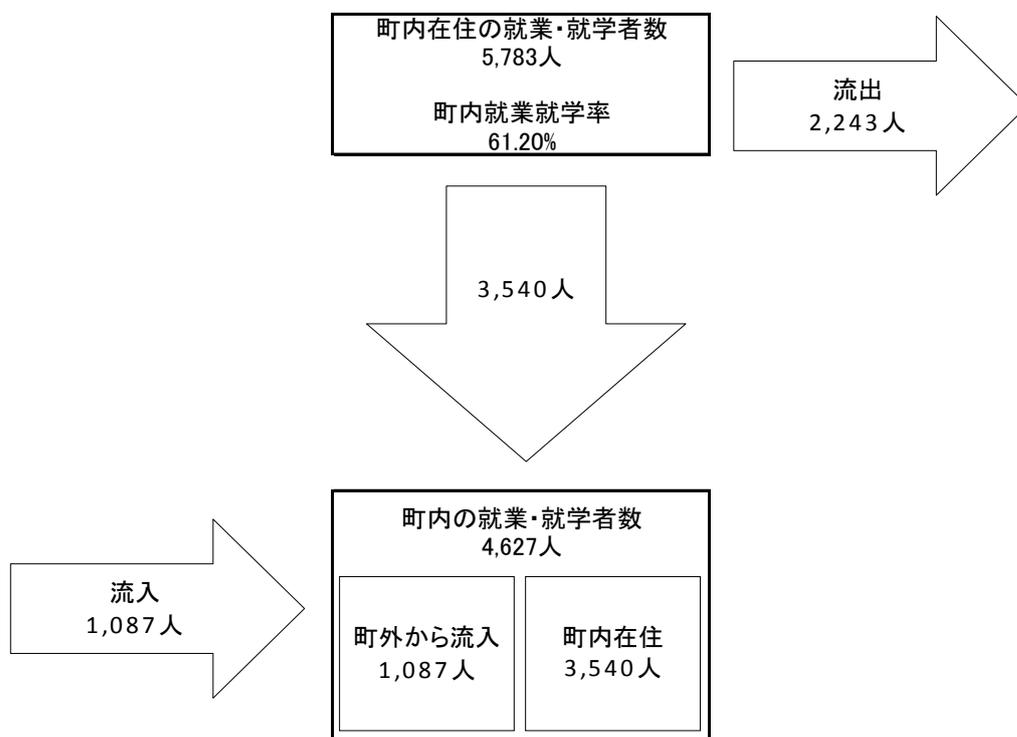


図 通勤・通学流動（資料：H17 国勢調査）

(4) 産 業

【農 業】

山間地域に位置する自然条件から、基幹作物の水稻を中心に畜産部門との複合経営が展開されています。

農業センサスの農家数と経営耕地面積の推移をみるといずれも減少傾向にあり、農家数は平成12年から17年の5年間で2割程度減少しています。

表 生産農業所得額及び構成比（資料：平成16年市町村別生産農業所得統計表）

区分	(実額) 千万円	構成比 (%)
総計	274	100.0%
耕種 小計	142	51.8%
米	98	35.8%
麦 類	0	0.0%
雑 穀	1	0.4%
豆 類	2	0.7%
いも類	1	0.4%
野 菜	21	7.7%
果 実	1	0.4%
花 き	9	3.3%
工芸・農作物	8	2.9%
種苗・苗木類・その他	1	0.4%
畜産 小計	132	48.2%
肉用牛	46	16.8%
乳用牛	42	15.3%
(生乳)	38	13.9%
豚・鶏・その他	6	2.2%

注：構成比は端数処理との関係で小計とは一致しない。

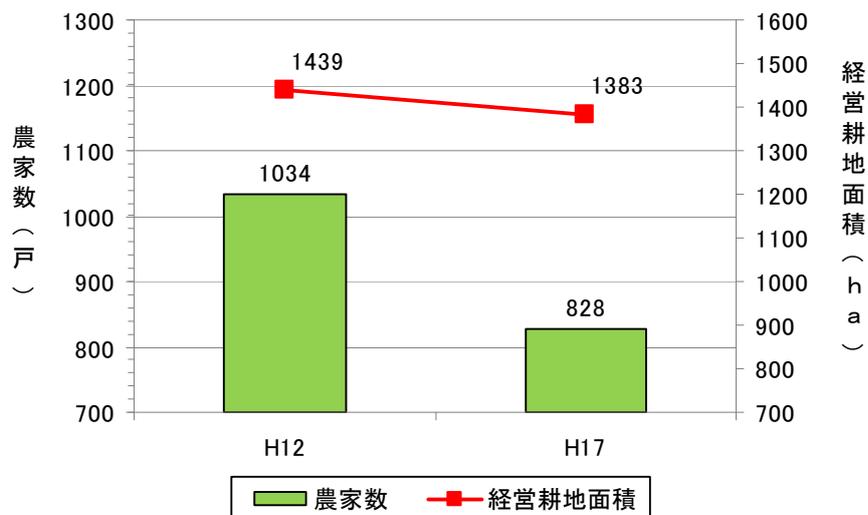


図 町内農家数と経営耕地面積の推移（資料：農業センサス）

【工業】

平成21年の本町の工業は、事業所数25社、従業者数772人、製造品出荷額等は約140億円となっています。平成12年からの推移をみると、事業所数はほとんど変化していませんが、従業者数は微増傾向にあります。

製造品出荷額等については平成12年以降減少傾向がみられます。

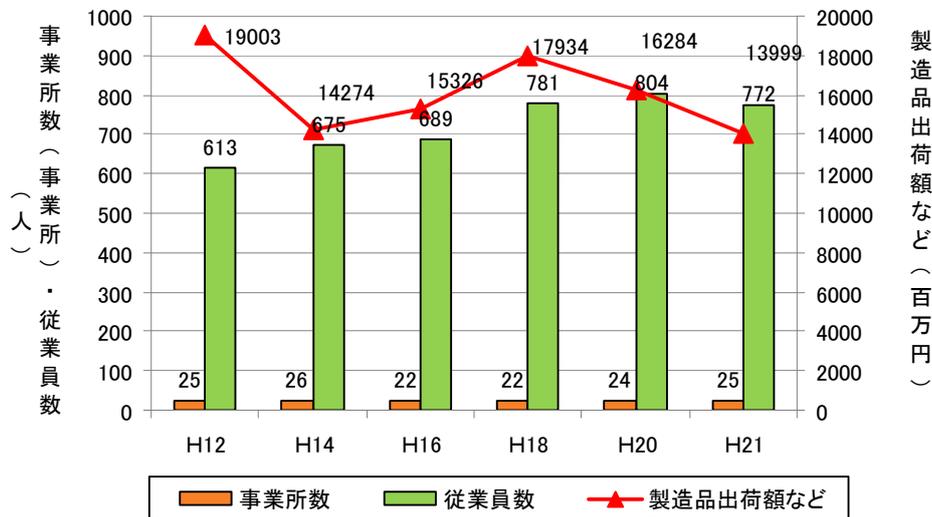


図 町内事業所・従業者数と製造品出荷額の推移 (資料：工業統計)

【商業】

平成19年の本町の商業は、商店数124店、従業者数463人、年間商品販売額約52億円となっています。平成9年からの推移をみると、商店数・従業者数ともに減少傾向にあり、年間商品販売額については、近年ややもちなおしの傾向が見られます。

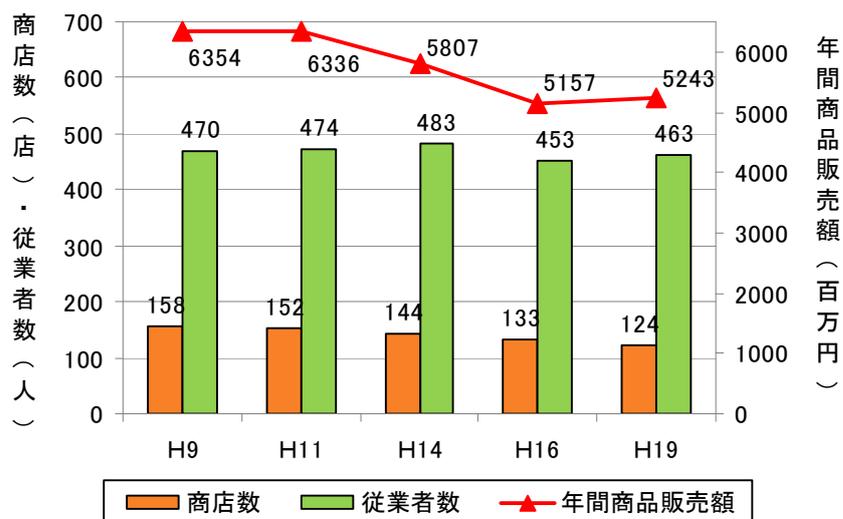


図 町内商店・従業者数と年間商品販売額の推移 (資料：商業統計)

【観 光】

国定公園蔵王連峰の山麓に位置する本町は、年間 70 万人以上の入園者が訪れる、「国営みちのく杜の湖畔公園」を筆頭に、伊達藩の保養所として開湯した「青根温泉」、「笹谷街道の松並木」、「お釜」、昭和 45 年に釜房ダム completion により生まれた「釜房湖」、深い谷底を清冽な水がほとばしる「仙人大滝」などが町内に点在しています。

また、場外舟券売場「ポートピア川崎」や町有施設である「みやぎ蔵王セントメリースキー場」や宿泊施設である交流促進センター「るぽぽかわさき」などウィンタースポーツに関する施設も立地しています。

年間観光客数も増加傾向にあり、平成 15 年と平成 21 年では約 30 万人の増加となっています。



図 主要観光施設（資料：川崎町観光協会観光マップ）

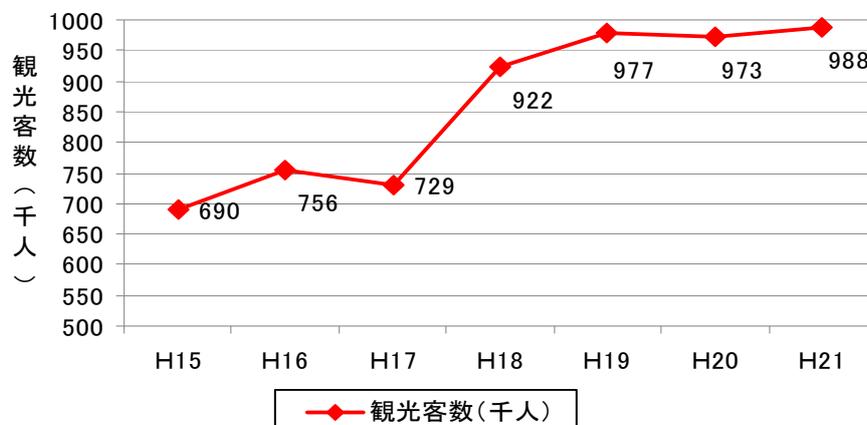


図 観光客数の推移（資料：宮城県観光統計）

2 公共交通の現状

(1) 公共交通資源の状況

本町内の公共交通資源としては、民間会社の運行する路線バス（一般路線バス2路線と高速バス1路線）、町が運行する町民バス（9路線）、要介護者等の通院のための福祉有償運送（社会福祉協議会1事業所、NPO法人1事業所）が運行されています。

表 公共交通の状況

	路線名	運行区間	便数(便/日)	運行日	運行
路線バス	秋保線	野上かみ～仙台駅前	平日 10、土 8、日 4	毎日	宮城交通
	川崎線	川崎～大河原	8		ミヤコーバス
	高速仙台川崎町線	ポートピア川崎～仙台駅前	6		ミヤコーバス
町民バス	笹谷・野上線	やすらぎの郷～笹谷	8	月～金	川崎町
	碓石・支倉線	やすらぎの郷～支倉台	10	月～金	
	青根・前川線	やすらぎの郷～青根温泉	8	月～金	
	本砂金・川内線	やすらぎの郷～内野	8	月～金	
	下原線	やすらぎの郷～下原	2	金	
	湯坪線	やすらぎの郷～湯坪	2	火	
	安達線	やすらぎの郷～安達	2	木	
	四ヶ銘山線	やすらぎの郷～四ヶ銘山	2	水	
	町内循環	やすらぎの郷～川崎中央～やすらぎの郷	2	水	
福祉有償運送	家庭において、介護を必要とする高齢者や障がい者など、公共交通機関を利用して移動することが困難な方を対象に、11人未満の自動車を使用し、通院等を目的に有償で送迎を行います。			9時半～16時半 (祝祭日運休)	社会福祉協議会 NPO法人

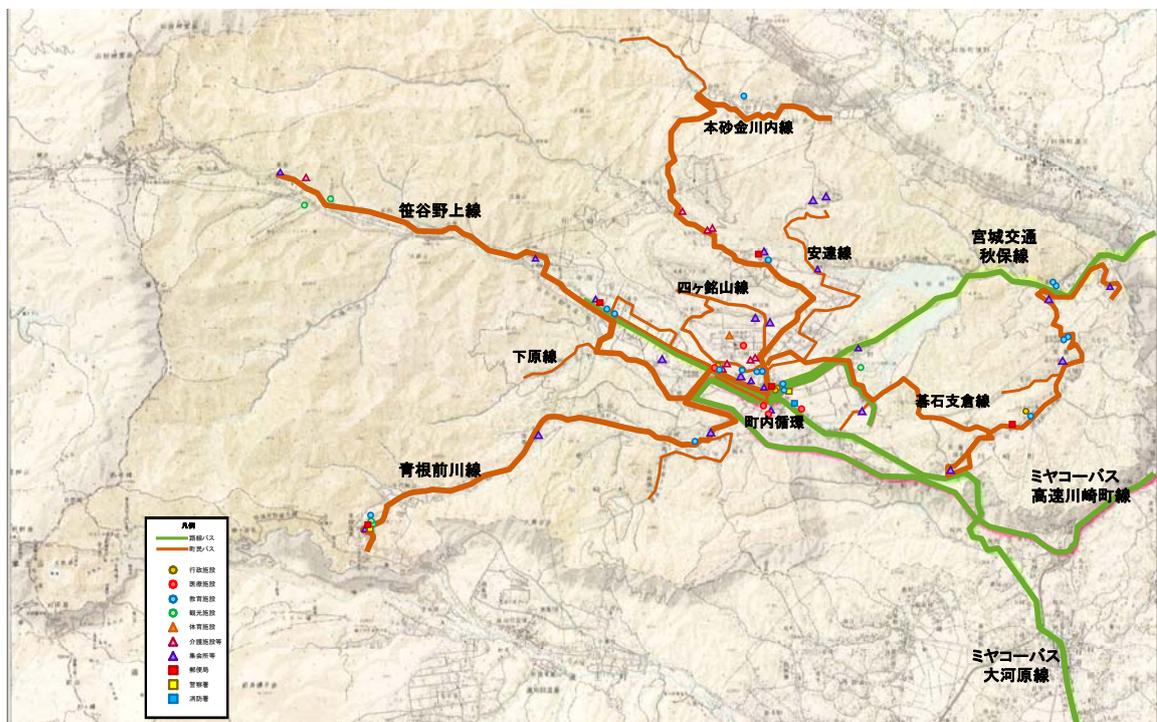


図 公共交通網と主要施設分布図

(2) 高速バス

町外の通学や通勤、町内観光に利用する公共交通機関として、ミヤコーバスが平成22年10月より本町と仙台中心部を直接結ぶ高速バスの運行(3往復/日)を開始しました。

仙台市内と町内を最速59分で結び(川崎中央バス停～仙台駅前間は最速41分)路線バスに比べ利便性が向上しています。

乗降人員は運行開始から約5ヶ月間で延べ1,561人で、1本当たり乗降人員は1.8人となっています。

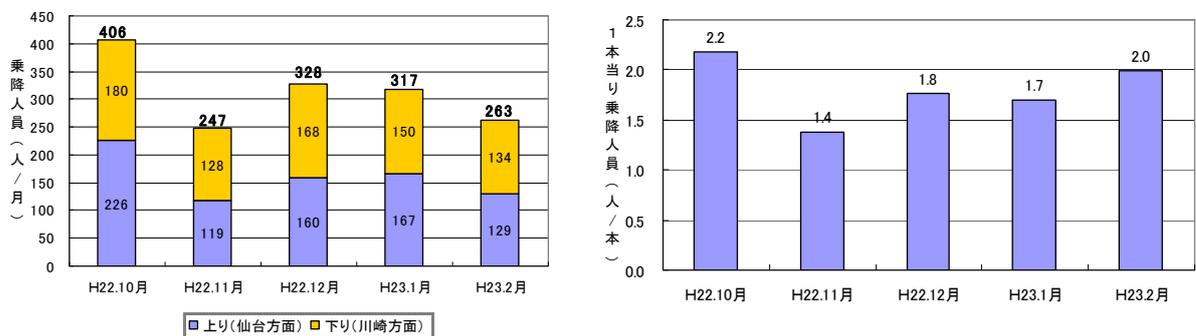


図 月別高速バス乗降人員の推移と1本当たり乗降人員(資料:ミヤコーバス)

表 月別高速バス乗降人員と1本当たり乗降人員の推移(資料:ミヤコーバス)

【乗降人員(人/月)】

	H22.10月	H22.11月	H22.12月	H23.1月	H23.2月	合計
上り(仙台方面)	226	119	160	167	129	801
下り(川崎方面)	180	128	168	150	134	760
計	406	247	328	317	263	1,561

2/22までの値

【運行本数(本/日)】

	H22.10月	H22.11月	H22.12月	H23.1月	H23.2月
上り(仙台方面)	3	3	3	3	3
下り(川崎方面)	3	3	3	3	3
計	6	6	6	6	6

	H22.10月	H22.11月	H22.12月	H23.1月	H23.2月	合計
運行日数	31	30	31	31	22	145
1本当たり乗降人員	2.2	1.4	1.8	1.7	2.0	1.8

2/22までの値

(株)ミヤコーバス
高速バス(仙台・川崎町線)



(3) 路線バス

町内にはミヤコーバスによる川崎線（川崎～大河原）と宮城交通による秋保線（仙台～川崎）の2路線が運行しています。

川崎線については、平成18年と平成22年の利用人員を見ると2割程度減少しています。また、秋保線については、減少傾向にありましたが、平成22年には平成18年と同水準の利用者数に回復しています。

表 路線バス年間利用人員と運行本数の推移（資料：宮城交通）

【川崎線：ミヤコーバス】

【利用人員(人/年)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
利用人員	74,100	75,244	69,900	62,384	58,554
指数	1.00	1.02	0.94	0.84	0.79

【運行本数(本/日)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
平日	10	10	10	10	10
土曜・休日	8	8	8	7	7

【1本当り利用人員(人/本)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
年間運行本数	3,412	3,412	3,412	3,293	3,293
1本当り利用人員	21.7	22.1	20.5	18.9	17.8

注：運行本数は平成23年実績(平日246日・土曜52日・日祝日67日)より概算

【秋保線：宮城交通】

【利用人員(人/年)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
利用人員	68,409	64,800	69,900	62,700	76,200
指数	1.00	0.87	0.94	0.85	1.03

【運行本数(本/日)】

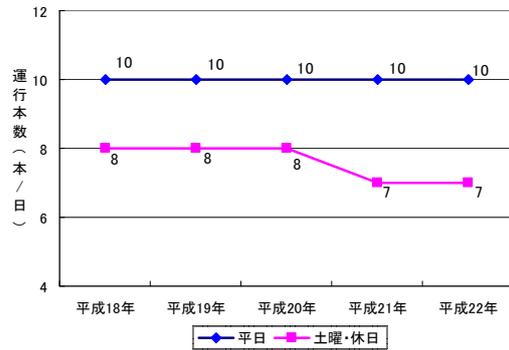
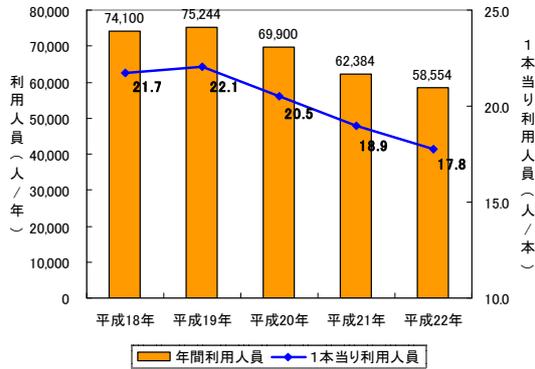
	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
平日	10	10	9	9	8
土曜	6	6	6	6	5
休日	4	4	4	4	4

【1本当り利用人員(人/本)】

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
年間運行本数	3,040	3,040	2,794	2,794	2,496
1本当り利用人員	22.5	21.3	25.0	22.4	30.5

注：運行本数は平成23年実績(平日246日・土曜52日・日祝日67日)より概算

【川崎線】



【秋保線】

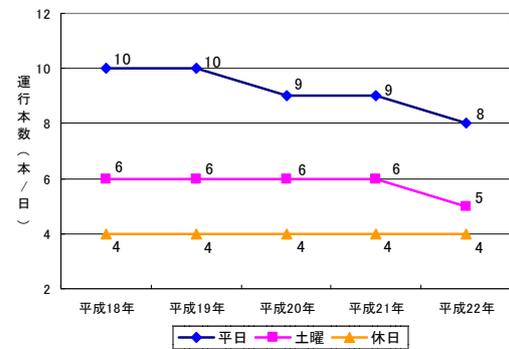
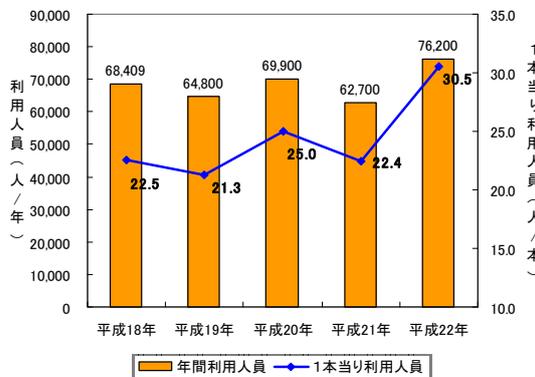


図 路線バス年間利用人員と運行本数の推移 (資料: 宮城交通)

(株)ミヤコーバス
路線バス
(川崎線 川崎～大河原)



(株)宮城交通
路線バス
(秋保線 仙台～川崎)



(4) 町民バス

公共交通機関の確保と町民福祉の向上を目的に、平成13年1月15日から「かわさき町民バス」の運行を開始しています。

既存路線バスとの重複を避けた町内循環ルートを中心に9路線を小型バス(29人乗)3台と中型バス(45人乗)1台の計4台で運行しています。

9路線の内4路線が月～金曜日の運行で、残りの5路線については週に1日の運行となっています。

表 町民バスの運行概要

路線名	便数(便/日)	運行日
笹谷・野上線	8	月～金
碁石・支倉線	10	月～金
青根・前川線	8	月～金
本砂金・川内線	8	月～金
下原線	2	金
湯坪線	2	火
安達線	2	木
四ヶ銘山線	2	水
町内循環	2	水

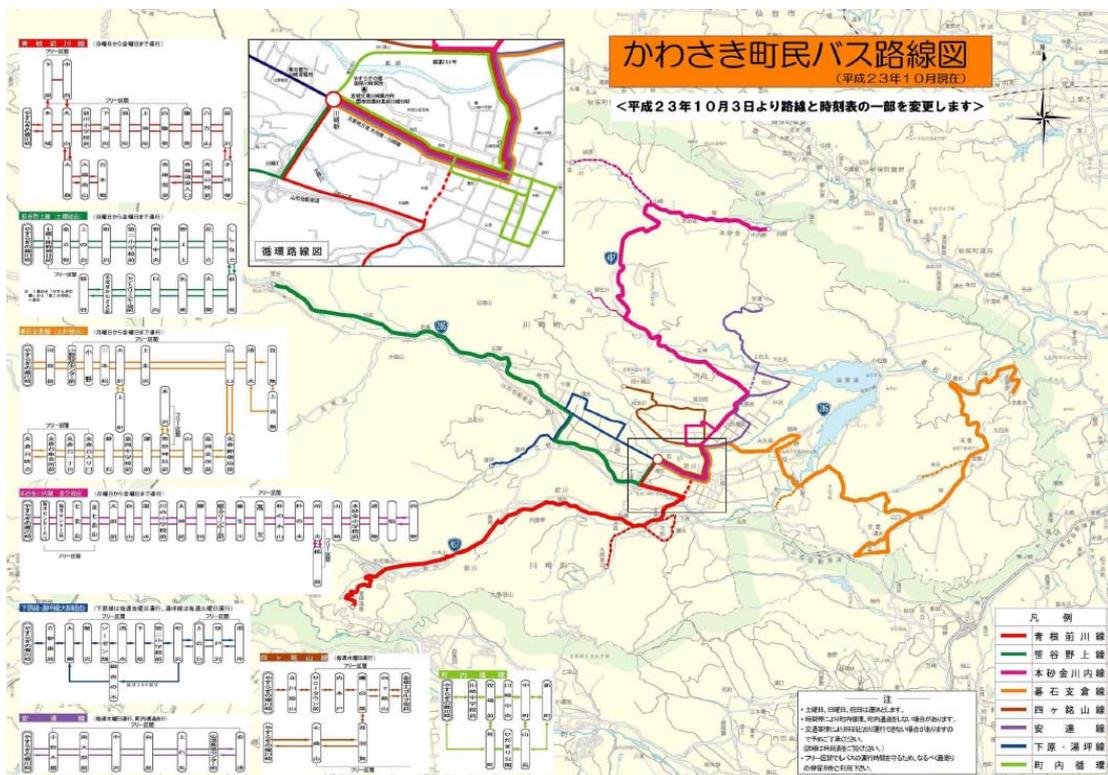


図 町民バス路線図 (資料：川崎町)

年間乗車人員の推移をみると、平成15年の約8万人/年をピークに減少傾向となつて、平成22年度には約5.5万人と3割近く減少しています。

路線別の乗車人員をみると碁石・支倉線の利用が最も多く（約1.7万人/年）、次いで青根・前川線（約1.3万人/年）、本砂金・川内線（約1.2万人/年）となっています。

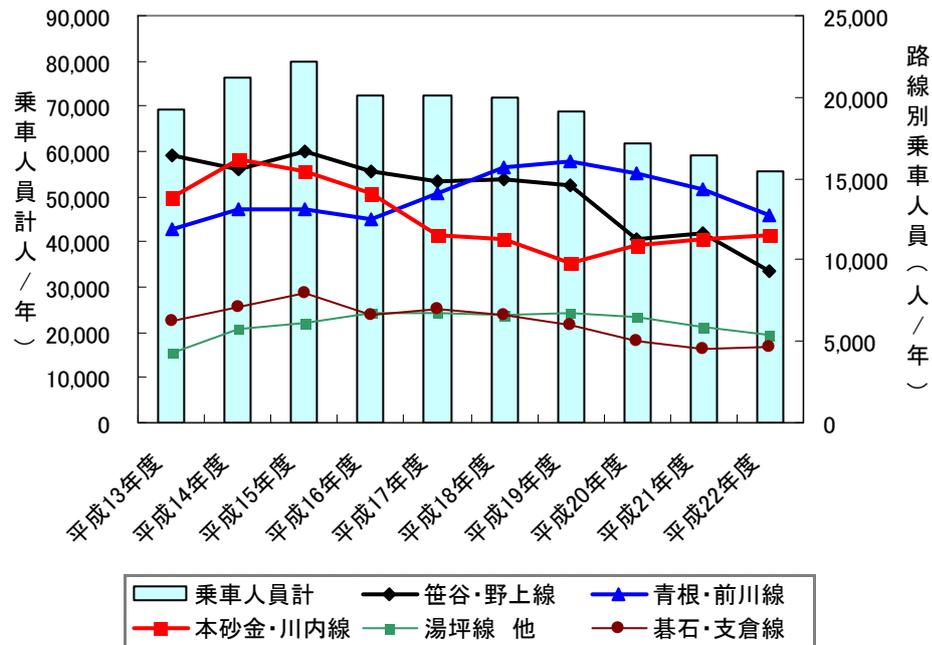


図 年間輸送人員の推移 (資料：川崎町)

表 年間輸送人員の推移 (資料：川崎町)

	笹谷・野上線	碁石・支倉線	青根・前川線	本砂金・川内線	湯坪線 他	乗車人員計
平成13年度	16,456	22,646	11,842	13,825	4,303	69,072
平成14年度	15,573	25,632	13,081	16,199	5,791	76,276
平成15年度	16,722	28,477	13,159	15,485	6,069	79,912
平成16年度	15,387	23,670	12,464	14,090	6,680	72,291
平成17年度	14,807	25,014	14,093	11,543	6,690	72,147
平成18年度	14,895	23,621	15,637	11,215	6,601	71,969
平成19年度	14,592	21,605	16,007	9,825	6,768	68,797
平成20年度	11,239	17,928	15,344	10,909	6,500	61,920
平成21年度	11,645	16,155	14,285	11,331	5,878	59,294
平成22年度	9,353	16,647	12,733	11,536	5,336	55,605

注：「湯坪線 他」は、「湯坪線、四ヶ銘山線、安達線、下原線、町内循環」を計上。

年間経費と収入の関係を見ると、運行経費は車両更新、補修による費用を除くと開業時からほぼ横ばいですが、収入については開業時から減少傾向になっています。経費に対して収入は約1割程度となっています。

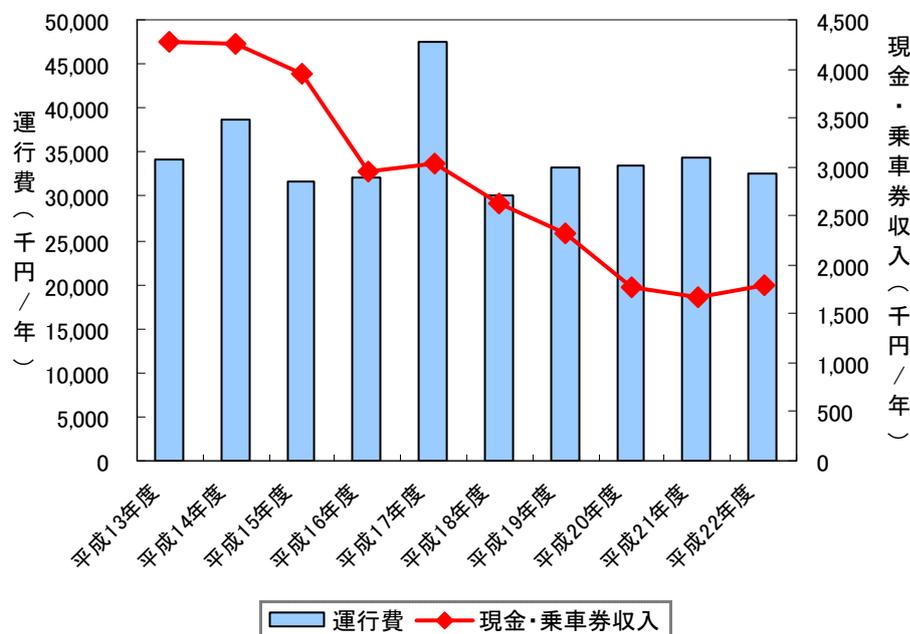


図 年間運行経費と年間収入 (資料：川崎町)

注：平成17年度の運行費には、中型バス1台購入、小型バス3台の改造含む

表 年間輸送人員の推移 (資料：川崎町) 単位：千円

	運行費	現金乗車料	乗車券乗車料	収入計	収入-運行費
平成13年度	34,107	2,492	1,784	4,276	△29,831
平成14年度	38,646	2,687	1,564	4,251	△34,395
平成15年度	31,689	2,449	1,507	3,956	△27,733
平成16年度	32,164	1,865	1,092	2,957	△29,207
平成17年度	47,516	1,922	1,122	3,044	△44,472
平成18年度	30,019	1,661	965	2,626	△27,393
平成19年度	33,313	1,342	984	2,326	△30,987
平成20年度	33,558	1,057	717	1,774	△31,784
平成21年度	34,410	1,068	603	1,671	△32,739
平成22年度	32,585	1,074	728	1,802	△30,783

注：平成17年度の運行費には、中型バス1台購入、小型バス3台の改造含む

(5) 福祉有償運送

家庭において、介護を必要とする高齢者や障がい者など、公共交通機関を利用して移動することが困難な方を対象に、移送用車両（ストレッチャー装着ワゴン車及びリフト付車両：車いす対応）により利用者の居宅と医療機関等との間を送迎しています。

現在2事業所による移送サービスが行われており、年間の走行キロ及び輸送人員を見ると増加傾向となっていて、福祉輸送ニーズが高いことが伺えます。

一方、運賃収入については横ばい状態となっています。

表 年間輸送人員と走行キロの推移（資料：川崎町）

【川崎町社会福祉協議会】

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
有償運送車両数(両)	2	2	2	2	2
走行キロ(km/年)	3,825	3,725	3,395	3,300	3,038
輸送人員(人/年)	106	147	177	194	183
運賃収入(千円/年)	206	214	209	230	218

【NPO 法人ガンバ・ペッチャー】

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
有償運送車両数(両)	2	2	2	2	2
走行キロ(km/年)	4,411	15,588	17,531	16,552	24,317
輸送人員(人/年)	206	748	813	675	938
運賃収入(千円/年)	339	925	1,089	1,023	694

【福祉有償運送計】

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
有償運送車両数(両)	4	4	4	4	4
走行キロ(km/年)	8236	19313	20926	19852	27355
輸送人員(人/年)	312	895	990	869	1121
運賃収入(千円/年)	544.5	1139	1298	1253	912

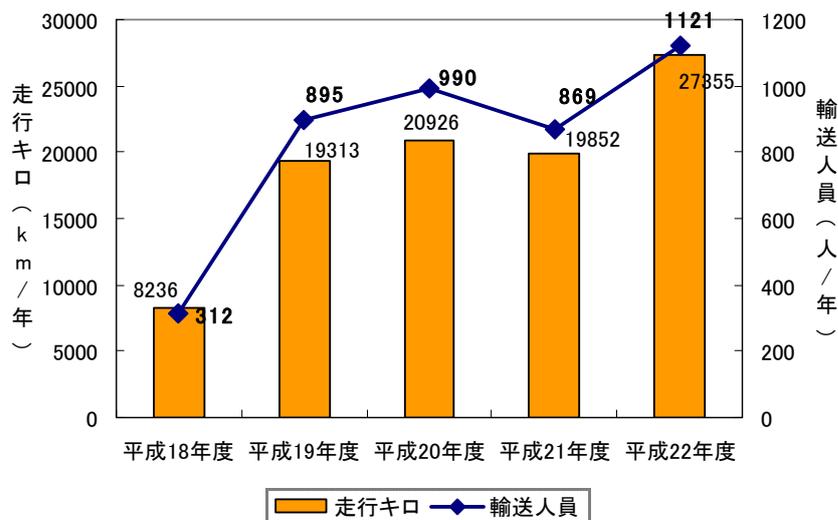
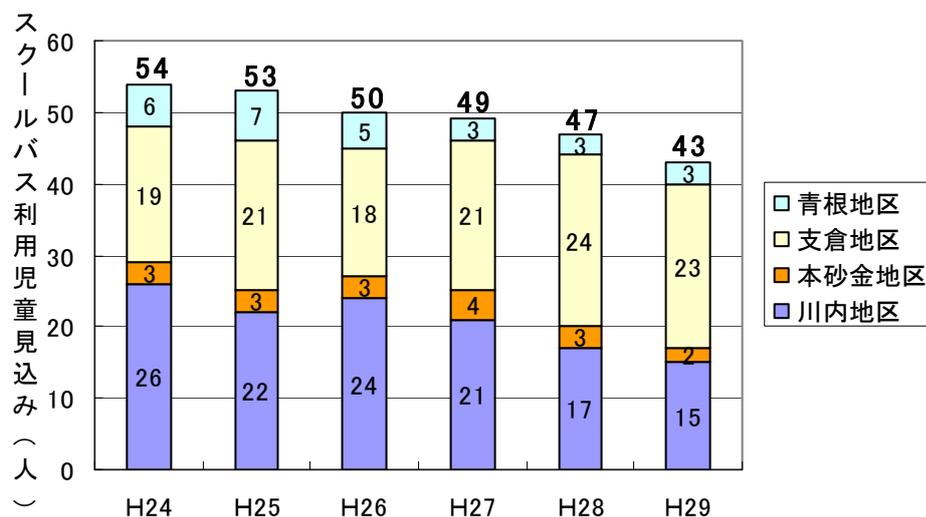


図 年間輸送人員と走行キロの推移（資料：川崎町）

(6) スクールバス

平成24年度には、統廃合により町内の小学校4校が閉校することや保護者による送迎は労力的・経済的負担が大きく、通学時の児童の安全や父兄の負担軽減のため、児童の移動手段となるスクールバスを運行する予定です。



注：H24本砂金地区については希望調査後の数値。ただし、H25年度以降入学児童については、すべて川崎小学校に入学するものと仮定する。(資料：川崎町)

図 平成24年度以降スクールバス利用児童見込み

第2章 川崎町の公共交通の課題と対応方針

1 川崎町の公共交通の課題

(1) バス利用者の減少と運行の維持

○路線バスの利用者は平成22年ではやや持ち直していますが、総じて減少傾向が見られます。また、町民バスも同様に、利用者は減少傾向にあり、こうした傾向が続くと、「乗車料金収入の減少→経営環境の悪化（行政負担の増加）→サービス水準の低下」により、さらなる利用者の減少といった負の連鎖が懸念されます。

■地域公共交通の維持は、町民アンケートでも要望されており、利便性の向上や利便促進策をつうじて、いかに利用者の維持、増加を図っていくかが課題となっています。

(2) 交通空白地域の存在と生活交通対策

○町内には、各集落を結んでいる国・県・町道を中心に、路線バスと町民バスが運行されており、町民生活に欠かせない公共交通機関となっていますが、山間部の一部集落では、人口は少ないものの、交通空白地域が存在します。

■今後の高齢化社会の進行や小学校の統廃合を踏まえると、日常生活に必要な最低限の交通手段の確保が必要となります。しかしながら、人口が少ない地域では、潜在需要が少ない中で、いかにして移動手段を確保していくかが課題となっています。

(3) 公共交通相互の乗り継ぎ利便性と他の移動機関との連携

○町民アンケートでは、町内のバス路線に対し、運行本数の増便や運行時間帯の延長などが要望されていますが、利用者の減少傾向の中で、これら要望に答えていくことは、限られた財源の中で厳しい状況にあります。

■持続可能な地域公共交通としていくためには、より効率的な運行とともに、路線バスと町民バス相互の乗り継ぎ利便性向上に加えて、自動車や自転車との乗り継ぎ利便性向上など、利用促進に向けた機関相互の連携も必要と考えられます。

(4) 児童や高齢者等の交通弱者の移動支援

○町民の3人に1人が老年人口で、さらなる高齢化が見込まれます。また、年少人口も少なくなる傾向の中で、小学校が統廃合されるなど、いわゆる交通弱者の増加が見込まれます。

■こうした交通弱者の移動支援に向けて、既存の公共交通機関や移動手段を有効に活用して、路線の再編や運行ダイヤの見直しなど、地域事情に応じた対策の展開が課題となっています。